Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7778**

18. Wahlperiode 01.03.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Cornelia Möhring, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/7513 –

Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Planungen einer Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. Im Jahr 1984 nahm der „Roundtable der europäischen Industrie" diese Verbindung in sein Forderungskonzept „missing links" auf. Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel" – scheinen sich seit Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Der Nutzen dieses milliardenschweren Projekts ist im Verhältnis zu den Kosten für Mensch und Umwelt fraglich. Letztlich würde eine feste Beltquerung die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Parallel gibt es einen Fährverkehr, der ganzjährig im 30-Minuten-Takt zwischen den Inseln pendelt.

Es ist aus Sicht der Fragesteller zu befürchten, dass sich die Realisierung einer festen Beltquerung nach dem Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 zu einem weiteren Milliardengrab in der Verkehrspolitik des Bundes entwickelt. Die eigentliche Querung wird vom Königreich Dänemark finanziert und gebaut und durch Mauteinnahmen über einen Zeitraum von 39 Jahren refinanziert. Auf deutscher Seite fallen Kosten für die Ertüchtigung der sogenannten Hinterlandanbindung an. Allein für die Bahnstrecke werden statt der ursprünglich geschätzten 800 Millionen Euro laut Bundesrechnungshof inzwischen voraussichtlich 1,7 bis 2,3 Milliarden Euro anfallen.

Die Verkehrsprognosen zur Rechtfertigung des Milliardenprojektes sind fragwürdig. Der ehemalige Leiter der dänischen Verkehrsbehörde, Knud Erik Andersen, zweifelt die von INTRAPLAN Consult GmbH für Femern A/S erstellten Verkehrsprognosen an. Diese seien bezüglich des Verkehrsaufkommens durch den Fehmarnbelttunnel realitätsfern (www.spiegel.de/wirtschaft/fehmarnbelt-gegner-wollen-gegen-tunnelbau-klagen-a-984538.html). Die Fortsetzung des heutigen Fährbetriebs nach Eröffnung des Tunnels wird nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt. Ein weiterer Fehler ist die undifferenzierte Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Grenzhandel, der mit 35 Prozent zum Pkw-Verkehr bei-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Februar 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

trägt. Korrigiert man die Prognosen für diesen Effekt, liegt der tägliche Pkw-Verkehr für das Jahr 2014 nur bei 4 200 Pkw im Jahresdurchschnitt. Die Gutachter der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und der INTRAPLAN Consult GmbH kommen dagegen auf 7 900 Pkw pro Tag bei Betriebsaufnahme des Tunnels – eine Steigerung von 88 Prozent (INTRAPLAN CONSULT GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Fehmarnbelt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study of 2002, www.femern.dk/material-folder/documents/2014-publikationer/fehmarnbeltforecast-2014.pdf).

Seit Jahren setzen sich Bürgerinitiativen gegen die FFBQ ein. Die Bürgerinitiativen bemängeln u. a., dass gegen den Willen der ortsansässigen Bevölkerung geplant wird. Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ ermöglicht nicht, die Grundsatzfrage zu stellen, ob die Nutzen des Projektes dem Kostenaufwand gerecht werden. Aus diesem Grund ist das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e. V.“ im März 2012 aus dem Dialogforum ausgestiegen.

Um einen ergebnisoffenen Dialog mit allen Betroffenen und unter besonderer Berücksichtigung der direkt betroffenen Gemeinden sowie Anwohnerinnen und Anwohner zu führen, ist eine umfassende Neubewertung der festen Querung und seiner Hinterlandanbindung, der dem Projekt zugrunde liegenden Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen sowie der Umweltverträglichkeit notwendig.

Des Weiteren haben sich die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, deutlich geändert. Auf die Schriftliche Frage 65 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 17/8509, unter welchen Voraussetzungen eine Neuverhandlung über die Realisierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark möglich sei, antwortete die Bundesregierung am 25. Januar 2012, dass Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages dies ermögliche und die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag nicht formalisiert seien. Es sei eine Verständigungsklausel, die dann greife, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten für erforderlich gehalten würde. Daraus folgt, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag aufgrund der geänderten Voraussetzungen möglich ist.

1. Zieht die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Feste Fehmarnbeltquerung als ein mögliches Investitionsprojekt im Rahmen des Juncker-Plans in Betracht (vgl. THB Täglicher Hafenbericht, 22. Januar 2015, S. 1)?

Der Bundesregierung sind keine derartigen Überlegungen bekannt.

2. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Festlegung des sogenannten Skandinavien-Mittelmeer Kernnetz-Korridors im Rahmen des EU-Programms „TEN-T – Connecting Europe Facility“ Alternativen zur Festen Fehmarnbeltquerung, zum Beispiel ein Ausbau der sogenannten Jütlandroute, beraten worden, und welche Rolle kommt dabei dem dänisch-deutschen Verkehrskomitee zu?

Das TEN-Kernnetz ist nach einer einheitlichen Methodik der Europäischen Kommission festgelegt worden. Die Jütlandroute ist Bestandteil des Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer.

3. Hat die Bundesregierung die Möglichkeit, die deutsche Schienen-Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ganz oder in Teilabschnitten als Hochgeschwindigkeitsstrecke auszubauen, geprüft?

   Falls ja, mit welchem Ergebnis, insbesondere bzgl. der damit verbundenen Mehrkosten, ist die Prüfung der Hochgeschwindigkeitsstrecke abgeschlossen worden?

Die Prüfung und Bewertung der ca. 2 000 erwogenen Projekte zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP), darunter auch der verschiedenen Varianten der Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung, ist noch nicht abgeschlossen. Daher können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen zu den Ergebnissen der Bewertung einzelner Projekte bzw. deren Varianten getroffen werden.

4. Ab welcher Steigerung der Baukosten für die deutsche Hinterlandanbindung wird die Bundesregierung nach ihrer Einschätzung die Erörterungsmöglichkeiten des Staatsvertrages über eine Feste Fehmarnbeltquerung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark nutzen, die sich aus den Vertragsklauseln von Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 f. („Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung.“) sowie Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 f. („Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“) ergeben?

5. Falls die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 3 keine konkrete Zahl nennen kann, wie ist der Begriff „wesentliche Kostensteigerungen“ in den Vertragsklauseln von Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 f. und Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 f. nach Einschätzung der Bundesregierung rechtsgültig zu machen?

6. Ist die Steigerung der geplanten Baukosten für die Hinterlandanbindung (Bahnstrecke) der FFBQ von 800 Mio. Euro auf geschätzte 1 700 Mio. Euro für die Bundesregierung eine wesentliche Änderung der Vertragsgrundlagen (Antwort bitte begründen)?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsvertrag trifft keine Festlegungen, wann konkret eine wesentliche Änderung vorliegt. Vielmehr ist jeder Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände zu prüfen. Sowohl die Kostensteigerungen infolge der veränderten Trassenführung bei der deutschen Hinterlandanbindung als auch beim Querungsbauwerk sind den Vertragsparteien bekannt. Beide Seiten sind nach wie vor entschlossen, gemäß Artikel 5 Absatz 4 Satz 1 und Artikel 22 Absatz 2 Satz 1 des Staatsvertrages alles in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen.

7. Wie wäre das Ergebnis der standardisierten Bewertung des Ausbaues der Bahnstrecke für die Hinterlandanbindung, wenn statt mit den ursprünglich geschätzten Baukosten von 800 Mio. Euro mit 1 700 Mio. Euro gerechnet wird, und hat die Bundesregierung diese Neuberechnung durchgeführt?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Methodik der standardisierten Bewertung findet bei diesem Projekt keine Anwendung.

8. Hält es die Bundesregierung angesichts der absehbaren Bauverzögerungen für notwendig, eine neue Kostenschätzung für die Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung in Auftrag zu geben, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht derzeit keinen Anlass von einer Bauverzögerung auszugehen. Die schienenseitige Hinterlandanbindung befindet sich in der Planung. Die Vorplanung der Strecke erfolgte bis Ende 2015. Nun schließt sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung an.

In Bezug auf die Straßenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ergibt sich keine Notwendigkeit einer aktuellen Kostenschätzung. Zum Planfeststellungsverfahren wurden die Kosten aktualisiert. Der Planfeststellungsbeschluss zur Straßenhinterlandanbindung (Projekt B 207, Heiligenhafen – Puttgarden) datiert vom 31. August 2015. Somit ist eine aktuelle Kostenschätzung vorhanden.

9. Wie oft haben sich Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seit Unterzeichnung des Staatsvertrages mit Unternehmen, die beim Bau der Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung zu beteiligen sind, sowie mit der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S getroffen (bitte nach Unternehmen und Datum aufschlüsseln)?

Unternehmen, die beim Bau der Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung zu beteiligen sind, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Aufträge und Leistungen sind vielmehr entsprechend den geltenden Bestimmungen auszuschreiben und zu vergeben.

Die Projektgesellschaft Femern A/S treffen Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) regelmäßig in den Gremien gemäß Artikel 19 und 20 des Staatsvertrages. Die Treffen haben wie folgt stattgefunden:

Gemeinsamer Ausschuss
31.05.2010 Kopenhagen
30.11.2010 Berlin
05.04.2011 Kopenhagen
01.09.2011 Berlin
10.05.2012 Kopenhagen
25.10.2012 Berlin
15.04.2013 Kopenhagen
22.10.2013 Berlin
08.04.2014 Kopenhagen
28.11.2014 Kopenhagen
06.05.2015 Kopenhagen
25.11.2015 Berlin

Konsultationsgremium
07.12.2010 Kopenhagen
13.05.2011 Berlin
15.09.2011 Kopenhagen
24.05.2012 Berlin
19.11.2012 Kopenhagen
14.05.2013 Berlin
12.11.2013 Rodby
20.05.2014 Berlin
28.11.2014 Kopenhagen
19.05.2015 Berlin
25.11.2015 Berlin.

Weitere Gespräche von Vertretern des BMVI gab es gemeinsam mit der Auftragsverwaltung Schleswig-Holstein, von dieser beauftragten Planungsbüros und der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S an folgenden Terminen:

05.10.2009
17.02.2010
24.03.2010
12.10.2011
28.04.2014.

10. Sieht die Bundesregierung Finanzierungsengpässe auf dänischer Seite angesichts der Tatsache, dass EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc der dänischen Regierung keine weitere Erhöhung der im Juli zugesagten 589 Mio. Euro EU-Zuschüsse bewilligte, obwohl Femern A/S und Dänemark gut 1,3 Mrd. Euro EU-Fördermittel einkalkuliert haben, und dass das dänische Folketing sich bereits im April 2015 auf einen Refinanzierungszeitraum von höchstens 50 Jahren und eine feste Obergrenze der Tunnelmaut festgelegt hat (dänische Zeitung Ingeniøren, 23. November 2015)?

Nein.

11. Hat die Bundesregierung die Aussage von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc in ihrem Schreiben an den Verkehrsminister Dänemarks, Hans Christian Schmidt, dass „wir alles Mögliche tun [sollten], um die deutschen Behörden von der dringenden Notwendigkeit, den deutschen Genehmigungsprozess zu beschleunigen, zu überzeugen“, (dänische Zeitung Ingeniøren, 23. November 2015) zur Kenntnis genommen, und hat sie die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc seitdem auf die rechtliche Unabhängigkeit der deutschen Bürgerbeteiligungsverfahren und Planfeststellungsverfahren von der Regierung hingewiesen?

Der dänische Verkehrsminister ist über das deutsche Planfeststellungsverfahren und insbesondere die Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde umfassend informiert. Die Bundesregierung sieht im Übrigen keine Notwendigkeit, auf Schreiben zu reagieren, die nicht an sie selbst gerichtet sind.

12. Hat es seit Unterzeichnung des Staatsvertrages über die Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Dänemark und Deutschland Gespräche zwischen dem EU-Verkehrskommissariat und der Bundesregierung gegeben (bitte nach Datum und Ort aufschlüsseln)?

Mit der für den Verkehrssektor zuständigen Generaldirektion Move hat es seit Unterzeichnung des Staatsvertrages kein Gespräch zum Thema Feste Fehmarnbeltquerung gegeben.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333